

## Europaudvalget

FOLKETINGET



### REFERAT

#### AF 1. EUROPAUDVALGSMØDE

Dato: Fredag den 8. oktober 2010  
Tidspunkt: Kl. 10.00  
Sted: Vær. 2-133

Til stede: Anne-Marie Meldgaard (S) formand, Flemming Møller (V), Pia Adelsteen (DF), Kim Mortensen (S), ) Bjarne Laustsen (S), Pia Olsen Dyhr (SF), Meta Fuglsang (SF), Anne Grete Holmsgaard (SF), Lone Dybkjær (RV), Per Clausen (EL)

Desuden deltog: Transportminister Hans Christian Schmidt, miljøminister Karen Ellemann, klima- og energiminister Lykke Friis og videnskabsminister Charlotte Sahl-Madsen

#### **Punkt 1. Rådsmøde nr. 3037 (transport, telekommunikation og energi) den 15. oktober 2010**

**Transportministeren:** Jeg skal hermed fremlægge transportsagerne på dagsordenen ved rådsmødet for transportministrene den 15. oktober 2010.

Der er fire sager på dagsordenen, og de forelægges alle til orientering.

#### **1. Forslag til ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (Eurovignetten)**

– Vedtagelse

KOM (2008) 0436

Rådsmøde 3037 – bilag 1 (samlenotat side 2)

KOM (2008) 0436 – bilag 2 (grundnotat af 3/12-08)

Udvalgsmødereferater:

EUU alm. del (08) – bilag 316 (side 1051, senest behandlet i EUU 27/3-09)

EUU alm. del (08) – bilag 139, (side 525 FO, forhandlingsoplæg forelagt EUU 5/12-08)

**Transportministeren:** Forslaget vedrører muligheden for vejafgifter på tunge godskøretøjer i forhold til deres eksterne omkostninger. Det vil sige afgifter baseret på køretøjernes miljø- og støjforurening samt trængselsspørgsmål.

Det oprindelige Eurovignetdirektiv blev vedtaget i 1999 og senere ændret i 2006. I 2008 fremsatte Kommissionen det nuværende forslag til ændring af Eurovignetdirektivet, og regeringen fik i december 2008 forhandlingsmandat i Europaudvalget.

Hidtil har det alene været muligt at lade vejafgiften afspejle omkostningerne for infrastrukturen. Det vil sige omkostningerne forbundet med godstransporten til anlæggelse, vedligeholdelse og drift af infrastruktur.

## 1. Europaudvalgsmøde 8/10-10

Kommissionen ønsker med sit forslag at give mulighed for, at vejafgiften også kan afspejle tunge godskøretøjers eksterne omkostninger hvad angår støj, luftforurening og trængsel.

For at sikre en ensartet anvendelse af en sådan afgift indeholder det nuværende forslag en række regler, der fastsætter fælles principper og mekanismer for afgiften.

Forhandlinger om Kommissionens forslag har imidlertid ligget stille siden det tjekiske EU-formandskab i 2009. Belgien forsøger nu at genåbne forhandlingerne med et kompromisforslag, som vil danne udgangspunkt for forhandlingerne på rådsmødet.

Hovedpunkterne i det belgiske kompromisforslag er, at trængselsafgiften udgår som en selvstændig ekstern afgift. I stedet foreslår man at tage højde for trængselspørgsmålet ved give mulighed for, at vejafgiften kan variere mellem myldretid og mindre travle perioder.

Derudover lægger formandskabet op til, at man fjerner obligatorisk øremærkning af afgiftsprovenuet til transportformål fra forslaget. Et flertal af landene har været imod en sådan øremærkning, hvilket hidtil har blokeret for vedtagelse.

Det foreslås også i kompromisforslaget, at køretøjer der opfylder fremtidige EURO-normer for luftforurening, før de bliver obligatoriske, fritages for den eksterne afgift på luftforurening.

Endelig indgår det i formandskabets kompromisforslag, at visse bilag til forslaget skal kunne reguleres i komitologiprocedure. Der er dog bred enighed blandt landene om, at dette ikke bør gælde fastsættelsen af afgiftsniveauer. Det plejer også at være sådan.

Det er regeringens generelle holdning, at der skal være en passende balance mellem person- og godstransport på den ene side og hensynet til transportsektorens påvirkning af miljøet på den anden side.

I forhold til formandskabets kompromisforslag er regeringen indstillet på at lade trængselsafgiften erstatte med en tilladelse til at øge variation af vejafgiften i forhold til myldretiden. Dermed kan trængsels hensynet varetages, samtidig med at det samlede afgiftsniveau ikke øges.

Regeringen er desuden enig i formandskabets tilgang med hensyn til at fjerne den obligatoriske øremærkning af afgiftsprovenu til transportformål fra forslaget.

Fra regeringens side lægges der vægt på de miljømæssige forbedringer, der følger af direktivet. Man vil derfor arbejde for, at køretøjer, der mindst opfylder EURO 5-normen, fritages for luftforureningsafgifter.

Det belgiske formandskab forventes at behandle sagen på rådsmødet den 15. oktober med henblik på politisk enighed. Der forestår dog en del arbejde for at nå dertil.

**Pia Adelsteen** pegede på høringssvaret fra Dansk Erhverv, som omtaler, at der er en hel del administrationsomkostninger forbundet med en Eurovignet.

## 1. Europaudvalgsmøde 8/10-10

Hun spurgte, om det er rigtigt, når Dansk Erhverv skriver, at en effektiv udnyttelse af vejafgifter bygger på en ikke-eksisterende teknologi.

Hun ville gerne vide, om regeringen har foretaget nogle beregninger over, hvad det vil komme til at koste danske vognmænd. I den forbindelse henviste hun til, at den internationale Road Transport Union har beregnet, at Tyskland og Frankrig vil få en gevaldig gevinst, hvorimod randstaterne – bl.a. Danmark – vil komme af med en masse penge. I sidste ende bliver det som hovedregel forbrugerne, der kommer til at betale.

**Pia Olsen Dyhr** håbede, man kunne finde frem til politisk enighed om forslaget, idet der faktisk er brug for fælles europæiske løsninger på det store problem med de for mange biler på vejene. Derfor syntes hun, regeringen bør arbejde for, at der kommer en aftale med så gode muligheder som muligt.

Hun mente, der var en god grund til, at det i dag ikke er muligt at etablere en fast ordning for modulvogntog – idet kommissæren ikke vil være med til det – for de er ikke særligt fornuftige i forhold til trafiksikkerheden. I øvrigt mente hun ikke, der var behov for større lastbiler på vejene. På den baggrund spurgte hun, om det vil være en mærkesag for Danmark at presse på for at få ordningen med modulvogntog gjort permanent.

**Per Clausen** spurgte, om formuleringen i samlenotatet: "Det er regeringens overordnede holdning, at der skal være en passende balance mellem hensynet til mobilitet for gods og personer samt den internationale arbejdsdeling på den ene side og hensynet til transportsektorens påvirkning af miljøet på den anden side" er udtryk for, at transportministeren ikke mener, at transportsektoren skal betale de eksterne omkostninger, der er forbundet med transporten. Det mente han, man må insistere på, hvis der skal være en ligeværdig konkurrence mellem de forskellige transportformer.

Med hensyn til modulvogntog forstod Per Clausen, at transportministeren ville føre sig offensivt frem i EU og pege på de gode erfaringer, vi har i Danmark med modulvogntog. Men ham bekendt var der ikke lavet en samlet analyse, som viser, at man har entydigt gode resultater. Man ved f.eks. ikke, i hvor stor udstrækning modulvogntogene overhovedet bruger den ekstra kapacitet.

**Lone Dybkjær** sagde, at på en måde var det selvfølgelig godt, at det var miljøministrene, der varetog miljøhensynene, men der lå en fare i, at der så ikke blev en tilstrækkelig bevidsthed blandt transportministrene om miljøhensynene. Derfor spurgte hun, om transportministeren er opmærksom på, at en helt afgørende melding for Danmark må være, at vi skal gå så langt som overhovedet muligt for at få en bæredygtig udvikling. Det betyder, at vi skal kigge meget på togtransport, som alt andet lige er mere miljøvenlig.

Det andet overordnede mål er "forureneren betaler". Derfor må man indregne forureningsudgifterne i transportsektoren. Hun spurgte, hvilken forståelse der er herfor i Rådet af transportministre.

Hun henviste til, at det fremgår af høringsvaret fra DSB, at transportsektoren har ansvaret for ca. 27 pct. af al CO<sub>2</sub>-udledning i EU, og at det er den eneste økonomiske sektor, der fortsat har stigende udledning af drivhusgasser.

## 1. Europaudvalgsmøde 8/10-10

I øvrigt henviste hun til, at regeringen nu har sagt, at EU bør gå foran og nedskære CO<sub>2</sub>-udledningerne med 30 pct., hvor vi før sagde 20 pct.

**Transportministeren** svarede Pia Adelsteen, at som det var oplyst over for ham, giver forslaget ikke i sig selv anledning til nye omkostninger for transportsektoren. Men det er rigtigt, at da Danmark ligger i udkanten af EU, viser Kommissionens beregninger, at omkostningerne kan stige med 3,3 pct.

Transportministeren håbede ligesom Pia Olsen Dyhr på, at man kunne opnå politisk enighed, og det var der noget, der tydede på at man kunne. Vi gør alt, hvad vi kan.

Transportministeren bekræftede, at det er en mærkesag for Danmark at få indført modulvogntog, simpelt hen fordi det har store miljømæssige fordele. Han henviste til, at der var kommet en rapport fra Sverige, hvor de har mange modulvogntog, som viste, at der skulle indkøbes 37 pct. flere lastbiler, hvis man skulle gå tilbage til almindelige lastbiler. I øvrigt er modulvogntog også bedre for vejene, idet belastningen fordeles på flere aksler. Transportministeren tilføjede, at han løbende havde møder med kommissæren, og han havde glædet sig over at notere, at der var en bevægelse i kommissærens indstilling i forhold til det, han gav udtryk for ved sin tiltræden. Han havde også noteret sig, hvad de forskellige fraktioner i Europa-Parlamentet mente. Han mente, politikerne i Europaudvalget kunne have en pointe i, at der er lidt usikkerhed om, hvad disse modulvogntog i grunden skal bruges til. De skal selvfølgelig ikke ind i de små landsbyer, men køre på de gennemgående strækninger.

Transportministeren afviste i svaret til Per Clausen, at regeringen mener, transportsektoren ikke skal bære de eksterne omkostninger. Men i øvrigt er det uhyre lidt, lastbilerne medvirker til trængsel.

Transportministeren bekræftede, at der ikke foreligger en samlet analyse af modulvogntogene i Danmark, men der ligger nogle oplysninger, som er meget nyttige, bl.a. fra Sverige. I øvrigt pegede transportministeren på, at forligskredsen – som er alle partier undtagen Enhedslisten – har besluttet, at man vil forlænge modulvogntogsforsøget indtil 2016, netop fordi det er fornuftigt at se, hvordan det udvikler sig over en længere periode.

Transportministeren delte Lone Dybkjærs opfattelse af betydningen af, at transportsektoren medvirker til en nedskæring af CO<sub>2</sub>-udledningerne. Det med det bæredygtige og det grønne vil vi forfølge hele tiden. Transportsektoren skal naturligvis helst reguleres på EU-niveau, for ellers bliver der lynhurtigt tale om konkurrenceforvridning.

Transportministeren delte også fuldstændig Lone Dybkjærs opfattelse af, at det vil være godt at få mere gods over på jernbane. Problemet er lidt, at da man etablerede jernbanesystemerne i sin tid, var man ikke indstillet på at koordinere med hinanden. Slutudkørslen er dog nødt til at foregå pr. lastbil.

**Pia Adelsteen** var klar over, at Kommissionens beregninger kun taler om en stigning på 3,3 pct. Men DI Transport siger, at man kan forvente ekstraomkostninger på et sted mellem 150 mio. kr. og 2,1 mia. kr. Derfor kunne hun

## 1. Europaudvalgsmøde 8/10-10

ikke forstå, at regeringen ikke havde regnet på, hvad det vil betyde for danske vognmænd.

I anledning af at transportministeren sagde, at reguleringen skal foretages på EU-plan, idet man ellers vil få konkurrenceforvridning, pegede Pia Adelsteen på, at DI Transport siger, det vil skabe konkurrenceforvridning, netop fordi randstaternes vognmænd er nødt til at køre igennem de store lande.

**Pia Olsen Dyhr** var klar over, at man havde et bredt transportforlig med regeringen, men SF har nu altid været ret kraftige modstandere af modulvogntog. Hun syntes, det var interessant, at modulvogntog for transportministeren åbenbart var det store dyr i åbenbaringen miljømæssigt. Hun mente, miljøet ville være bedre tjent med, at godset kom over på jernbane eller skib. Måske ikke på de korte strækninger i Danmark, men på de lange stræk i Europa. I øvrigt gjorde hun opmærksom på, at de almindelige lastbiler, der kører rundt i dag, ikke er fyldt op.

**Per Clausen** betegnede det som en lille smule rystende, at transportministeren ikke havde foretaget nogen analyse, men baserede sig på, hvad han havde hørt fra Sverige, når han på baggrund af de gode erfaringer i Danmark ville presse på for at få modulvogntog godkendt.

Han bad transportministeren bekræfte, at hvis man lagde afgifter på transportsektoren, ville der blot være tale om, at de udgifter – bl.a. i form af øget forurening – som transporten medførte, blev betalt af sektoren og ikke af andre, som det er sket hidtil. Derfor kritiserede han, at transportministeren sagde: "Transportsektoren skal betale de eksterne udgifter, men ..." Hvorfor siger transportministeren "men"? Hvis transportsektoren kom til at betale en større del af omkostningerne, ville det være til fordel for dem, der producerede til hjemmemarkedet.

**Lone Dybkjær** noterede sig, at transportministeren gik ind for bæredygtig udvikling, men ikke svarede på spørgsmålet om "forureneren betaler". Hun gjorde opmærksom på, at det ikke var et nyt princip, men at det allerede var blevet formuleret af den daværende kommissionsformand Jacques Delors i 1993. Hun mente ligesom Per Clausen, at transportministerens "men" skulle fjernes.

Hun var klar over, at der var et problem med interoperabilitet på jernbaner, idet landene havde bygget deres egne jernbanesystemer, men det er ikke ensbetydende med, at det ikke er sindssygt vigtigt at få det til at fungere sådan, at lastbilerne bliver et supplement til jernbane og skib.

**Flemming Møller** var helt enig i, at vi skal flytte så meget gods som muligt over på jernbane ved at gøre jernbanetrafikken mere attraktiv og konkurrencedygtig, men han delte ikke den kritik, der var kommet af modulvogntogene. Han tilføjede, at det også er vigtigt for Danmark, at vi får mere gods over på skibe – med den geografiske beliggenhed vi har. Derfor opfordrede han til, at vi slår et slag for at få bedre muligheder på skibsområdet ved hjælp af havnebyggeri og infrastruktur.

**Transportministeren** syntes ikke, der var så megen kunst i at sige, at udgifterne ville ligge et sted mellem 150 mio. kr. og 2,1 mia. kr. Så havde man i hvert fald garderet sig grundigt. Sandheden er, at der i dag slet ikke er nogen, der ved, hvor meget det kommer til at koste. I dag er det sådan, at der ikke er nogen fælles regler, så de europæiske lande kan gøre, hvad de vil på området – blot de grundlæggende regler om ikke-diskriminering er overholdt. For at kunne sige, hvad det kommer til at koste vognmændene, må man gætte på, hvor mange lande der vil indføre afgifter, og hvad de vil gøre, hvis forslaget ikke bliver vedtaget. Transportministeren mente, det vil være en fordel for vognmændene, at der kommer fælles EU-regler.

Transportministeren mente ikke, modulvogntog var det store dyr i åbenbaringen miljømæssigt, men han ville også godt samle de småting op, der viste sig, hvis det var godt for miljøet. Virksomhederne fortalte ham, at de kunne nøjes med to modulvogntog i stedet for tre lastbiler. Han mente ikke, erhvervslivet gjorde noget, der ikke kunne betale sig, så han troede ikke på, at man kørte rundt med modulvogntog, som kun var fyldt halvt op.

Derfor håbede han, at Per Clausen på et tidspunkt ville komme med blandt dem, der støttede noget, som var miljørigtigt. Når man skal foretage store investeringer i lastbiler til gavn for danske arbejdspladser, er man nødt til at fordele afskrivningerne over en årrække. Derfor er forsøget forlænget.

Transportministeren var med på, at forureneren betaler. Han forstod, at nogle syntes, han skulle lade være med at sige "men", men det gjorde han, fordi det ikke skal være sådan, at Danmark skal gå foran, hvis det fører til, at vi taber masser af arbejdspladser. Han var fuldstændig enig i, at det er vigtigt, at mere gods bliver transporteret på bane, men det må være i hele EU. Han mente også, der var større og større forståelse herfor blandt transportministrene i EU.

**Per Clausen** var glad for, at den tid, hvor Enhedslisten var udelukket fra forhandlinger på transportområdet, tilsyneladende var slut.

Han forstod, at forsøget var forlænget, for at vognmændene kunne få afskrevet deres investeringer. Han forstod blot ikke, hvorfor man ikke sagde det, da forsøgene startede – men så var de måske aldrig kommet i gang.

Han opfordrede igen til, at transportsektoren kommer til at betale for samtlige eksterne omkostninger, og var glad for, at transportministeren nu siger, at det også er regeringens holdning. Så må vi efterfølgende se, om den lever op til det.

**Transportministeren** ville gerne lave aftaler med Enhedslisten, men hvis Enhedslisten vil indgå på kompromiser, må man også levere noget.

Transportministeren havde altid været imponeret af folk, som krystalklart kunne forudse, hvordan fremtiden ville blive, og aldrig kom i tvivl. Han advarede mod at hænge så fast i systemerne, at man sagde, at hvis noget engang var besluttet, kunne det aldrig laves om. Derfor talte han med de mennesker, der skulle leve med reglerne, og blev somme tider klogere.

## 2. Eksterne relationer – luftfartsaftale med Brasilien

– Vedtagelse

KOM (2010) 0210

Rådsmøde 3037 – bilag 1 (samlenotat side 14)

KOM (2010) 0210 – bilag 1 (grundnotat af 30/6-10)

**Transportministeren:** EU og Brasilien er tidligere blevet enige om en såkaldt horisontal luftfartsaftale, hvor alle medlemslandenes bilaterale luftfartsaftaler under et blev ført i overensstemmelse med traktaten.

Den horisontale luftfartsaftale mellem EU og Brasilien indebærer blandt andet, at europæiske luftfartsselskaber kan oprette ruter til Brasilien fra alle EU-lande og ikke kun fra deres hjemland.

Med Kommissionens forslag ønsker man at gå et skridt videre. Formålet er at udvide markedsadgangen og investeringsmulighederne yderligere samt at etablere et samarbejde om luftfartssikkerhed, miljø og konkurrenceregler.

Regeringen arbejder for, at Kommissionen gives mandat til forhandlinger med tredjelande om luftfartsaftaler, der er så liberale som muligt, og at aftalerne kommer til at indeholde bestemmelser om, at fly fra tredjelande skal overholde EU's miljølovgivning, og at fly fra tredjelande skal overholde de gældende europæiske bestemmelser for passagerrettigheder.

Regeringen er positiv over for at bemyndige Kommissionen til at indlede forhandlinger med Brasilien.

Formandskabet forventes at sætte Kommissionens mandat vedrørende luftfartsaftalen med Brasilien på dagsordenen til vedtagelse.

**Per Clausen** pegede på, at en række lande uden for EU har truet med, at hvis EU indfører en afgift på lufttransport, så vil de føre en WTO-sag mod EU. Han spurgte, om det er noget, der indgår i de igangværende forhandlinger med Brasilien.

**Transportministeren** svarede, at EU prøver at få det med, når vi forhandler luftfartsaftaler i ICAO-regi.

### 3. Handlingsplan vedrørende applikationer for det globale satellitnavigationssystem (GNSS)

– Vedtagelse af rådskonklusioner

KOM (2010) 0308

Rådsmøde 3037 – bilag 1 (samlenotat side 17)

KOM (2010) 0308 – bilag 1 (grundnotat af 6/7-10)

**Transportministeren:** Den næste sag, som jeg vil omtale, er Kommissionens forslag til handlingsplan vedrørende applikationer for det globale satellitnavigationssystem. Handlingsplanen blev fremsat i juni 2010.

Hensigten med handlingsplanen er at sikre, at den infrastruktur, der etableres med de satellitbaserede navigationssystemer, GALILEO og EGNOS, udnyttes bedst og hurtigst muligt af de relevante sektorer.

Der tegner sig nu et billede af, at medlemslandene kan støtte et sæt rådskonklusioner, der blandt andet betoner nødvendigheden af at fokusere på, at der skabes tillid til anvendelse af EGNOS og GALILEO hos brugere og i industrien, og at europæisk industri investerer i udvikling af relevante og efterspurgte tjenester.

Regeringens overordnede holdning til handlingsplanen er, at de meget betydelige investeringer, der er forbundet med udviklingen af EGNOS og GALILEO, skal udnyttes bedst og hurtigst muligt.

Regeringen støtter således en målrettet handlingsplan for udviklingen af satellitbaserede tjenester.

Det er vigtigt for regeringen, at man fokuserer på at udvikle tjenester, der reelt kan begå sig i forhold til konkurrerende tjenester. Dette betyder, at man fokuserer udviklingen inden for de sektorer, hvor der kan identificeres klare økonomiske, sociale og samfundsmæssige fordele.



#### 4. Strategi for fremtidens transport (2010-2020)

– *Politisk drøftelse*

Rådsmøde 3037 – bilag 2 (sammenfatning side 2)

**Transportministeren:** Det belgiske formandskab har sat sagen på dagsordenen til rådsmødet med henblik på en politisk drøftelse.

Kommissionen forventes at fremsætte hvidbogen for fremtidens transport i december 2010, og formandskabet ønsker på rådsmødet en indledende drøftelse af temaet.

Formandskabet har udsendt et kort debatoplæg som baggrund for drøftelsen. Her anmodes medlemslandene om at tage stilling til: 1) De overordnede prioriteter for at sikre en bæredygtig fremtid for det europæiske transportsystem samt; 2) Hvilke skridt der kan tages for at sikre anvendelsen af ny teknologi til dette formål.

Regeringen ser frem til Kommissionens hvidbog om fremtidens transport.

Regeringen finder det afgørende, at EU's fremtidige transportpolitik bidrager til at skabe et grønt transportsystem, som på samme tid sikrer mobiliteten. Dette bør blandt andet ske ved at arbejde for en mere effektiv udnyttelse af kapaciteten på tværs af alle transportformer.

I forlængelse af vores nationale målsætninger om, at den kollektive trafik skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken, anbefales det fra dansk side, at kollektiv trafik får høj prioritet i fremtidens europæiske transportnetværk.

I lyset af, at den samlede godsmængde vurderes at stige, er det desuden vigtigt, at omfanget af godstransport med jernbane og nærskibsfart øges betydeligt i forhold til det nuværende niveau.

På samme tid skal vi dog erkende, at landtransport også fremover vil være dominerende over korte afstande. Det er derfor vigtigt, at lastbiler er så effektive, sikre og miljøvenlige som muligt. I lyset af dette er det regeringens holdning, at forsøgene med modulvogn tog, der har vist sig både miljøvenlige og sikre, bør udvides.

Endelig er det regeringens holdning, at udvikling og anvendelse af intelligente transportsystemer bør spille en væsentlig rolle inden for alle transportformer i den fremtidige transportpolitik.

**FO Punkt 2. Rådsmøde nr. 3036 (miljø) den 14. oktober 2010**

Punkterne 1 og 2 hører under Miljøministeriets ressort og blev forelagt af miljøministeren.

Punkterne 3-5 hører under Klima- og Energiministeriets ressort og blev forelagt af klima- og energiministeren.

**Miljøministeren:** Jeg kan henvise til samlenotater om rådsmødet den 14. oktober (miljødelen), som blev sendt til udvalget den 30. september.

Der er 2 punkter, som vedrører mit ressortområde. De er begge til orientering.

**Klima- og energiministeren:** Der er to klimasager på dagsordenen til miljørådsmødet den 14. oktober, hvor formandskabet har lagt op til vedtagelse af rådskonklusioner.

Den ene sag drejer sig om opfølgning på EU-Kommissionens meddelelse om muligheder for at øge drivhusgas reduktionsmålet udover 20 pct. Det er hele diskussionen om, hvorvidt EU skal gå til 30 pct. i klimaforhandlingerne.

Den anden sag drejer sig om forberedelse af COP16 i Cancun.

Disse to sager forelægger jeg til orientering.

Desuden er der en sag, hvor jeg vil forelægge et tidligt forhandlingsoplæg, da Kommissionen satser på at få løst denne sag. Det drejer sig om Kommissionens forslag til forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjer.

**1. Ny politik for udsætning af GMO'er**

– *Information fra Kommissionen/ udveksling af synspunkter*

KOM (2010) 0375 og KOM (2010) 0380

Rådsmøde 3036 – bilag 1 (samlenotat side 2)

KOM (2010) 0375 – bilag 2 (grundnotat af 3/9-10)

KOM (2010) 0375 – bilag 3 (udtalelse af 21/9-10 fra Miljø- og Planlægningsudvalget)

KOM (2010) 0375 – bilag 4 (udtalelse af 23/9-10 fra Udvalget for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri)

KOM (2010) 0375 – bilag 5 (henvendelse af 5/10-10 fra Greenpeace)

KOM (2010) 0375 – spørgsmål 1

EU-note (09) – E 51 (notat af 23/7-10 om forslaget)

**Formanden** gjorde opmærksom på, at udvalget drøftede sagen med fødevarerministeren den 24. september, med henblik på at afgive en udtalelse til Kommissionen, men udskød afgørelsen, fordi man mente, der var nogle spørgsmål, som ikke var besvaret. Disse spørgsmål lovede fødevarerministe-

## 1. Europaudvalgsmøde 8/10-10

ren at forsøge at få svar på fra Kommissionen. Ud af redegørelsen fra råds-mødet den 27. september kan man læse, at det fik ministeren ikke svar på. Hun håbede, at man nu kunne få svar på spørgsmålene fra miljøministeren.

**Miljøministeren:** Punktet forelægges til orientering.

På rådsmødet forventes Kommissionen at orientere om deres forslag til ændring af udsætningsdirektivet, som indfører en ret for medlemslandene til at begrænse eller forbyde dyrkning af GMO'er på deres territorium. Formandskabet lægger op til en drøftelse af forslaget – herunder forslagets bidrag til opfyldelsen af rådskonklusionerne fra 2008.

Ifølge det gældende udsætningsdirektiv er det forbudt at markedsføre GMO'er i EU, medmindre man har fået en godkendelse til markedsføring. Godkendelse gives af Kommissionen efter komitéprocedure, og efter at det ved en konkret risikovurdering er godtgjort, at der ikke er miljø- eller sundhedsmæssige betænkeligheder, der kan begrunde et afslag.

Risikovurderingen foretages af EU's fødevarerautoritet EFSA efter høring af medlemslandene.

Når en EU-godkendelse er givet, er medlemslandene forpligtet til at anerkende den og må ikke hindre markedsføring af den pågældende GMO.

Det er denne forpligtelse, Kommissionen foreslår modificeret, således at medlemslandene gives ret til helt eller delvist at forbyde dyrkning af en bestemt eller alle EU-godkendte GMO'er.

Regeringen støtter, at medlemslandene gives ret til at forbyde dyrkning af GMO'er på deres territorium. Folketinget vedtog med vedtagelse V83 fra maj måned i år, at Danmark i EU-regi skal arbejde for nationale afgørelser vedrørende dyrkning af GMO-afgrøder. Og det gør regeringen.

Regeringen hilser derfor Kommissionens forslag velkommen, men det er klart, at det er vigtigt, at der er tale om en reel ret til helt eller delvist at forbyde dyrkning af EU-godkendte GMO'er. Det må sikres, at der ikke opstilles betingelser for medlemslandenes anvendelse af retten, som gør, at den i realiteten ikke kan anvendes.

Jeg forstår Kommissionens synspunkt om, at miljø- og sundhedshensyn ikke kan anvendes som begrundelse for at forbyde dyrkning på eget territorium. Logikken er jo, at hvis der er miljø- eller sundhedsmæssige betænkeligheder, der kan begrunde et forbud mod dyrkning, så kan den pågældende GMO slet ikke godkendes til markedsføring i EU.

Jeg forstår omvendt ikke, hvorfor Kommissionen ikke melder klarere ud med, hvilke begrundelser medlemsstaterne så kan benytte til at indføre et forbud mod dyrkning. Det vil jeg udfordre Kommissionen på – for det er jo helt centralt, hvis det skal sikres, at medlemslandenes ret til at forbyde dyrkning også er en reel ret.

På rådsmødet for landbrug og fiskeri den 27. september udtalte en række større medlemslande – der tilsammen udgør et blokerende mindretal – sig imod Kommissionens forslag, som man opfattede som et brud med det indre marked. Et

## 1. Europaudvalgsmøde 8/10-10

stort antal medlemsstater tilkendegav endvidere, at de afventer en udtalelse fra Rådets juridiske tjeneste i forhold til om forslaget er foreneligt med det indre marked og WTO-reglerne.

Jeg vil på rådsmødet arbejde for, at vi undgår, at et blokerende mindretal modsætter sig, at medlemslandene får ret til at forbyde dyrkning på eget territorium. Samtidig vil jeg gøre, hvad jeg kan, for at tvinge Kommissionen til at redegøre for, hvilke begrundelser Kommissionen mener, medlemslandene kan anvende til at forbyde dyrkning på eget territorium. Det er jo helt centralt, hvis vi skal kunne vurdere, om Kommissionens forslag indeholder en reel ret for medlemslandene til at forbyde dyrkning af GMO'er – og dermed vurdere om Kommissionens forslag lever op til V 83's krav om nationale afgørelser vedrørende dyrkning af GMO'er.

Med hensyn til spørgsmålet om forslagets forhold til rådskonklusionerne fra 2008 er det regeringens opfattelse, at der er tale om to forskellige ting. Forslaget, vi nu behandler, drejer sig om, hvorvidt medlemslandene skal have en ret til at forbyde dyrkning på eget territorium. Rådskonklusionerne fra 2008 drejer om en opfordring til Kommissionen om at se på muligheden for at forbedre EU's risikovurderings- og risikohåndteringssystem på GMO-området. Efter regeringens opfattelse står denne opfordring stadig ved magt – uanset det konkrete forslag til ændring af udsætningsdirektivet.

**Bjarne Laustsen** syntes, det var vigtigt, at hvert enkelt land kan beslutte ud fra fornuftige argumenter, at man ikke vil dyrke GMO'er. Den mulighed skal være så reel som overhovedet mulig. Han henviste til, at man samme morgen havde fået svar på de spørgsmål, man rejste i debatten med fødevareministeren i sidste uge. Som han læste svaret, var det sådan, at efter de nuværende regler kan vi ikke forbyde amflorakartoflen, selv om den er kommet til verden ved brug af antibiotikaresistente genmarkører, som man også bruger til human medicin. Han betegnede det som lidt underligt, at man ikke kan bruge hensynet til miljø og sundhed som et argument, selv om han godt vidste, at vi tirrede EU-systemet ved at anvende faglige synsvinkler. Spørgsmålet er, hvor langt vi kan presse Kommissionen, for den skulle jo helst ikke trække forslaget tilbage. Hvor ligger smertegrænsen? Når man ser meningsmålinger, kan man se, at der i befolkningen ikke er tiltro til GMO'er. Han syntes, man skulle lytte til et flertal i Folketinget og i befolkningen. Han var klar over, at der efterfølgende ville komme en kamp i Danmark om, hvad vi skal gøre, men det er meget afgørende, at vi får nogle reelle muligheder for at sige nej, hvis det er det, vi vil.

**Per Clausen** betegnede det som meget bekymrende, hvis det endte med en EU-vedtagelse om, at man kan indføre nationale forbud, men man må ikke anvende argumenter om miljø og sundhed. Så vidt han forstod det, vil WTO kun anerkende et forbud, som etableres på baggrund af hensynet til miljø og sundhed.

Han forstod, at argumentet var, at når man nede i EU gennemførte en risikovurdering, så kunne vi ikke kritisere den. Heroverfor anførte han, at for det

## 1. Europaudvalgs møde 8/10-10

første har et flertal i det danske Folketing efter en meget grundig behandling vedtaget en beretning, hvor man meget klart siger, at vi ikke er tilfredse med den beslutning, EFSA har truffet, men kræver, at EFSA og EMEA er enige. Et flertal i Folketinget har klart sagt, at vi ikke er tilfredse med den risikovurdering, der er foretaget i EU. Det er Ministerrådet jo heller ikke. Nu siger miljøministeren, at beslutningen fra september 2008 drejer sig om noget andet, men for ham at se gik den lige præcis ud på, at risikovurderingerne fra EU ikke var gode nok, og derfor skal de forbedres.

**Pia Adelsteen** mente, miljøministeren rimeligt klart havde sagt, at hun ville arbejde for at få en reel mulighed for at sige nej. Det er det, vi alle sammen ønsker. Pia Adelsteen delte de bekymringer, som Bjarne Laustsen og Per Clausen havde givet udtryk for. EFSA består ganske vist af eksperter, men der er mange forskellige eksperter, og vi har også eksperter i Danmark. Eksperterne er ofte uenige. Når vi ikke må bruge argumenterne miljø og sundhed, er det vigtigt, at vi får en afklaring af, hvilke argumenter vi så må bruge. I Dansk Folkeparti har man altid lagt vægt på forsigtighedsprincippet, når det drejer sig om GMO.

**Pia Olsen Dyhr** sagde, at det næppe kunne overraske miljøministeren, at Socialistisk Folkeparti var ret OBS på GMO'er og lagde vægt på vedtagelse V83. Det allerbedste ville være, hvis hele EU kunne sige: Vi synes ikke, vi skal have amflorakartoflen, og derfor indfører vi et moratorium i hele EU. Det mente hun dog ville blive lidt svært. Det, Kommissionen er kommet med, er problematisk, fordi det i virkeligheden ikke gør det muligt for landene at oprettholde et forbud. Østrig har et forbud i dag, men det forbud må ryge, hvis man tager Kommissionens holdning til efterretning. Hvad skulle Danmarks argumenter imod amflorakartoflen være? Hun vidste godt, at landmændene siger, de ikke vil dyrke den, men store internationale koncerner kan komme ind på markedet og dyrke kartoflen, som man gjorde i Sverige. Pia Olsen Dyhr mente, det gjaldt om at få fulgt op på beslutningen fra 2008 og få gennemført en ordentlig europæisk lovgivning om risikovurdering. Sameksistensreglerne er i dag frivillige, og der er mange lande, som ikke har sameksistensregler. Sameksistensregler bør gælde i alle lande, for markerne slutter jo ikke ved den dansk-tyske grænse. Ligesom de øvrige ordførere forstod hun ikke, at man ikke må bruge argumenterne miljø og sundhed. Hvis man ikke må bruge de argumenter, kommer vi i strid med WTO.

**Anne Grete Holmsgaard** erkendte, at risikoen ved at bruge antibiotikaresistente genmarkører er lille, men hvis de spredes og skaber resistens, er konsekvenserne for menneskers og dyrs helbred meget store. Det bedste ville være, om EU besindede sig, men hvis man må nøjes med, at de enkelte lande kan sige nej, må de da have lov til at anvende argumenterne miljø og sundhed. Det eneste andet argument, hun kunne se, var risikoen for spredning, fordi der ikke er ordentlige regler.

**Flemming Møller** var enig i, at den mulighed, landene får for at sige nej, skal være reel. Men han var ikke enig i, at spørgsmålet om miljø og sundhed var

## 1. Europaudvalgsmøde 8/10-10

en lokal problemstilling. Hvis der er et problem for miljø og sundhed i Danmark, er der det også i Frankrig og Grækenland, at så skal GMO'er slet ikke dyrkes i EU. Når man ikke vil anerkende de risikovurderinger, der foretages i EU, må det være, fordi man ikke har tillid til de eksperter, man anvender i EU.

Flemming Møller tilføjede, at frygten for miljø og sundhed er en helt anden historie. Det er denne frygt, vi må henvise til, hvis det kommer til komitésager. Disse er dog lidt besværlige på grund af de korte høringsfrister. Der må være andre muligheder. Dem skal vi selvfølgelig have afklaret, for det nytter ikke noget at gennemføre den slags, hvis det er noget, folk virkelig er bekymrede for eller frygter.

**Lone Dybkjær** sagde foranlediget af bemærkningerne fra Flemming Møller, at miljø og sundhed jo ikke er absolutte. Det er ikke et totalt rent videnskabeligt spørgsmål. Der kommer også nogle vurderinger ind. Det er derfor, vi har forsigtighedsprincippet. Man kan ikke bare overlade det til EU, fordi den antibiotikaresistens, som vi med rette er nervøse for, ikke er et særligt udforsket område.

Hun mente godt, man kunne se på risikoen lokalt, fordi befolkningstætheden er så forskellig. Her spiller sameksistensreglerne ind.

Det andet argument er de folkelige hensyn. Der er nogle steder, hvor vi er nødt til at kunne bestemme selvstændigt, idet vi ellers ikke kan få en accept af EU-systemet. Lone Dybkjær dyrkede ikke populismen, men netop når det drejer sig om GMO, er der en folkelig skepsis, som går dybt ind i hjertekuglen. Det har Kommissionen ingen forståelse for. Men det er netop derfor, vi har en magtens tredeling, således at Europa-Parlamentet og Rådet – de nationale parlamenter – kan gå ind og sige: Det kan godt være, I har ekspertvurderingerne, men det er ikke sikkert, det er klogt blot at holde sig til dem.

**Miljøministeren** var meget optaget af, at det bliver en reel ret, og derfor ville hun arbejde for, at vi får en afklaring af, om Kommissionens forslag indeholder en sådan reel ret, så vi kan forbyde eller begrænse dyrkningen af GMO i Danmark. Hvis det skulle vise sig, at retten til at sige nej ikke er reel, vil vi arbejde for at få forslaget ændret.

Med hensyn til rådskonklusionen fra 2008 var miljøministeren fuldstændig enig med Per Clausen og andre ordførere i, at EU's risikovurdering skal forbedres. Men så længe den ikke er ændret, er vi nødt til at acceptere, at vi er juridisk forpligtet til at acceptere EU's afgørelser. Det er det, vi ønsker at få ændret ved Kommissionens forslag.

Med hensyn til ekspertvurderinger pegede miljøministeren på, at Miljøstyrelsen på baggrund af en gennemgang af de 21 ansøgninger, der har været igennem de seneste to år, har oplyst, at de danske eksperter med hensyn til miljø og sundhed – både Danmarks Miljøundersøgelser ved Århus Universitet, Fødevareinstituttet ved Danmarks Tekniske Universitet og Plantedirektoratet – ikke har fundet nogen sundhedsmæssige eller miljømæssige problemer.

## 1. Europaudvalgsmøde 8/10-10

I WTO's regelsæt er der en undtagelsesbestemmelse, som fastslår, at man godt kan forbyde noget af hensyn til beskyttelsen af den offentlige moral. Det er altså ikke kun miljø og sundhed, man må tage hensyn til.

Miljøministeren svarede Pia Adelsteen på ideen om et femårigt moratorium, at det ikke er det, der er på dagsordenen nu. Men hun var fuldstændig enig i, at risikovurderingen skal forbedres. Det er netop det, der ligger i rådskonklusionerne.

I anledning af Pia Olsen Dyhrs bemærkninger om V83 sagde miljøministeren, at der helt konkret står, at der skal være tale om nationale afgørelser. Det er det, vi arbejder for. Hun var fuldstændig enig i, at vi skal have gennemført Folketingets beslutning V83.

Miljøministeren sagde i anledning af Lone Dybkjærs argument om EU-systemet, at vi underminerer EU's godkendelsessystem ved at sige, at vi ikke tager det for gode varer, når EU-systemet godkender et produkt sundheds- og miljømæssigt. Det vil det være meget, meget vanskeligt at få Kommissionens opbakning til. Hvis vi insisterer på det, var miljøministeren oprigtigt bekymret for, at forslaget ville falde.

**Bjarne Laustsen** savnede svar på sit spørgsmål om, hvorvidt vi kunne forbyde amflorakartoflen, hvilket han betegnede som lakmusprøven på, om vi får en reel mulighed for at sige nej.

**Miljøministeren** svarede, at den mulighed har vi ikke i dag. I øvrigt var hun enig i logikken i, at amflorakartoflen bliver lakmusprøven på, om retten til at sige nej bliver reel.

**Pia Olsen Dyhr** pegede i relation til amflorakartoflen, som Bjarne Laustsen betegnede som lakmusprøven, på, at Østrig sammen med Ungarn, Luxembourg, Frankrig og Polen har lagt sag an ved EU-Domstolen, og hvis Danmark mener det seriøst med, at vi gerne vil forbyde amflorakartoflen, burde regeringen støtte denne sag.

**Per Clausen** opfordrede miljøministeren til lidt grundigere at læse V83, hvor Folketinget klart opstillede nogle kriterier for, hvad der skulle til, for at vi ville godkende GMO'er med antibiotikaresistente genmarkører, idet det heraf også fremgik, hvilke eksperter man skulle spørge. Der var tale om en meget lang proces, for vi ville ikke komme ud med en argumentation, som der ikke var sagligt belæg for. Derfor peger man på, at vi også skal spørge de mennesker, som er eksperter i antibiotikaresistens, nemlig EMEA. Men man spørger kun dem, der har med fødevarer sikkerhed at gøre. Det er rigtigt, at EFSA også indimellem spørger EMEA, men så vurderer de selv, om de indvendinger, der kommer, er værd at arbejde videre med. Hvis vi accepterer, at vi ikke må bruge sundhedsargumenter, så betyder det også, at man bryder med det, som et flertal i Folketinget siger, nemlig at vi også skal have udtalelser fra antibiotikaresistenseksperter. Per Clausen tilføjede, at man endda siger, at hvis begge slags eksperter med sikkerhed kan sige, at der ikke er nogen risiko, så vil man acceptere disse GMO'er i Danmark. Folketinget anerkender faktisk ikke,

at den måde, EU behandler det på nu, er tilfredsstillende. Det mener Ministerrådet heller ikke. Så vi står i udgangspunktet rigtigt godt.

Med hensyn til argumentet om, at vi ikke kan overbevise Kommissionen, understregede Per Clausen, at det er Kommissionen, der fremsætter forslagene, men det er Ministerrådet, der vedtager dem. Det er ikke sådan, at Kommissionen har total vetoret.

Det er selvfølgelig vigtigt, om man kan komme igennem med en formulering, som WTO kan leve med, men det er rigtigt ærgerligt, at den saglige, velunderbyggede kritik, som det danske Folketing efter et meget grundigt forarbejde fik skrevet ind i vedtagelsen, nu skal erstattes med henvisninger til moralske betragtninger eller hensyntagen til en folkestemning.

**Pia Olsen Dyhr** spurgte, om miljøministeren kan komme med bare ét eksempel på, at WTO har givet ret til at forbyde GMO'er ud fra andre argumenter end miljø og sundhed. Hvis hun ikke kunne det, ville hun bede miljøministeren udarbejde et notat om, hvor mange gange WTO har benyttet bestemmelsen om moral eller andet, som miljøministeren var inde på.

**Pia Adelsteen** erklærede sig enig med Per Clausen og betegnede det som meget besynderligt, at man kun hørte nogle eksperter. Hun gentog fra den sidste drøftelse, man havde haft i udvalget, at hvis EU accepterer, at vi bare siger nej, så for hendes skyld ingen alarm, men det troede hun ikke rigtigt på, for det ville ligne EU dårligt.

Med hensyn til amflorakartofflen kan man ifølge svaret til Bjarne Laustsen ikke begrunde et afslag med, at vi er bange for, at noget flyver over i økologiske marker. Med hvilken begrundelse kan vi så sige nej?

**Flemming Møller** syntes, det var vigtigt at bevare fagligheden. Men han var enig i, at der er en stor frygt for de ting, som man taler om her. Vi skal lade være med at argumentere med sundhed og miljø, for dér har vi ikke nogen gode argumenter for et lokalt forbud. Derimod skal vi sikre os, at de bløde værdier er noget, vi har lov at fastsætte lokalt. Med de bløde værdier tænkte han på, at vi skal beskytte befolkningen mod noget, den frygter.

Han syntes, det var udtryk for mistillid til Kommissionen, at man mener, den ikke kan finde ud af det med fagligheden, og spurgte, hvor mange danske eksperter der er uenig med Kommissionens eksperter, når det drejer sig om miljø og sundhed.

**Lone Dybkjær** gentog, at faglighed ikke er noget totalt entydigt. Hun mente, man altid skulle være skeptisk over for magthaverne, og i denne sag er Kommissionen magthaveren, og den lader sig påvirke af andre magthavere, nemlig storindustrien. Der er store økonomiske interesser i produktionen af GMO'er, og derfor er der en stærk påvirkning af Kommissionen.

Hun kunne ikke lide ordet moralske argumenter, men vi skal kunne sige, at det synes vi ikke er rigtigt i Danmark af de og de grunde. Hun mente, testen ville være, om vi i Danmark kan forbyde den nye amflorakartoffel. Hvis man kan det, så er der tale om en forbedring.



## 1. Europaudvalgsmøde 8/10-10

Lone Dybkjær henviste til sagen for 20 år siden om organiske opløsningsmidler, hvor Danmark virkelig stod alene i begyndelsen, men hvor vi fik ret, fordi vi lavede et kæmpe arbejde med konferencer og videnskabelige undersøgelser osv. Derfor spurgte hun, hvad vi gør proaktivt i forhold til EU på det område, der nu diskuteres.

**Miljøministeren** var enig i, at amflorakartofflen bliver lakmusprøven på, om vi får en reel ret til at sige nej nationalt. Det er det, hun vil tage ned og udfordre Kommissionen på.

Miljøministeren svarede Pia Olsen Dyhr, at når vi ikke støttede den sag, der er anlagt ved Domstolen, er det fordi den skal afgøres efter det gældende regelsæt, og så holder den ikke juridisk.

NOT **Miljøministeren** lovede at udarbejde et notat om, hvad vi helt konkret kan gøre i forhold til WTO.

Med hensyn til hvor mange danske eksperter der var uenige med Kommissionens eksperter, henviste miljøministeren til det, hun var inde på før, at alle danske eksperter mente, der ikke var miljømæssige eller sundhedsmæssige problemer.

I anledning af Lone Dybkjærs parallel til sagen om organiske opløsningsmidler pointerede miljøministeren, at vi står i forreste række i forhold til at presse Kommissionen.

Det er rigtigt, som Flemming Møller siger, at der er korte frister for komité-sager. Derfor må vi medvirke til, at forslaget bliver vedtaget, så vi ikke står om ti år og siger: "Hovsa, vi godkendte noget, som vi fandt ud af var noget værre skidt."

**Anne Grete Holmsgaard** præciserede, at hendes spørgsmål vedrørende WTO gik på, om reglerne havde været brugt til at forbyde noget af andre grunde end sundhed og miljø.

EU's ekspertgruppe, EFSA, består jo sådan set af nationale eksperter. Det kan godt være, at de eksperter endnu ikke har set problemer. Men vi vil anlægge et forsigtighedsprincip, og WHO har sagt, at de ikke er enige i disse ekspertvurderinger. Derfor er det i bund og grund et politisk spørgsmål, ikke bare jura.

Hun forstod ikke, at man ikke bakker de lande op, som har anlagt sag mod Kommissionen.

**Per Clausen** pegede på, at sagen vedrørende de antibiotikaresistente genmarkører er en meget gammel sag, og pointerede igen, at et flertal i Folketinget faktisk har sagt, at hvis både EFSA og EMEA er enige om, at der ikke er nogen problemer, kan GMO'er godkendes. Der findes altså antibiotikaresistenseksperter, som ikke er enige. De eksperter, man har spurgt i Danmark, er medlem af EFSA.

**Pia Olsen Dyhr** syntes, der var en modstrid imellem, at Venstres ordfører siger, vi ikke kan bruge hensynet til miljø og sundhed som argument, og så at man gerne vil forbyde amflorakartofflen. Hvis vi seriøst mener, at vi har pro-

## 1. Europaudvalgsmøde 8/10-10

blemer med amflorakartoflen, bør vi også bakke op om retssagen mod Kommissionen.

**Lone Dybkjær** gentog sit synspunkt om, at i sagen om organiske opløsningsmidler satte vi et stort arbejde i gang for at dokumentere vore synspunkter.

**Pia Adelsteen** var uenig med de ordførere, som mente, at Danmark skulle bakke retssagen mod Kommissionen op, for efter det gældende regelsæt har man ret til at dyrke amflorakartoflen. Derfor kunne hun godt forstå, at miljøministeren ikke ville gå ind i en tabersag ved EU-Domstolen.

**Flemming Møller** opfordrede til, at man droppede det med at løbe stormløb mod EU og bruge argumenterne miljø og sundhed, for det er der alt for lidt faglighed i. Det er vigtigt at skelne mellem frygt og saglige argumenter. Han opfordrede til, at miljøministeren bruger andre argumenter end miljø og sundhed.

**Miljøministeren** sagde til Per Clausen, at EMEA altså ikke har udtalt sig om miljø og sundhed, men om anvendelsen i forhold til human medicin.

Miljøministeren takkede Pia Adelsteen for indlægget vedrørende sagen mod Kommissionen, idet hun mente, det ville være fuldstændig tåbeligt at hoppe på den verserende retssag. Vi skal ændre EU's regler, sådan at vi får en reel ret til at forbyde anvendelsen af amflorakartoflen – som vi i øvrigt stemte imod i sin tid.

Miljøministeren bekræftede over for Flemming Møller, at dennes indstilling flugtede fuldstændig med det, hun sagde. Det drejer sig om at få en reel ret til at sige nej, ikke om at underminere EU's godkendelsessystem. Men samtidig skal vi sikre, at godkendelsessystemet fungerer optimalt.

Miljøministeren pointerede afslutningsvist, at det er vigtigt at udfordre Kommissionen, så vi får en reel ret til at sige nej, altså får det værktøj vi gerne vil have, så vi eksempelvis kan sige nej til amflorakartoflen.

## 2. Biodiversitet

– *Vedtagelse af rådskonklusioner*

Rådsmøde 3036 – bilag 1 (samlenotat side 10)

Rådsmøde 3036 – bilag 3 (udtalelse fra MPU)

**Miljøministeren:** Punktet handler om nogle rådskonklusioner vedrørende forbedrelse af det 10. partsmøde i biodiversitetskonventionen i Nagoya, den såkaldte COP10.

Punktet forelægges til orientering.

Jeg kan støtte formandskabets udkast til rådskonklusioner.

Jeg er enig i behovet for, at vi er ambitiøse både i forhold til de overordnede mål og de konkrete virkemidler til at nå disse. EU har allerede sat sig sin vision for 2050 – altså om at jordens naturkapital, dvs. biodiversitet og økosystemtjenester, er bevaret og værdsat og så vidt muligt genetableret – samt sat sig et overordnet, generelt mål for 2020 om at stoppe tabet af biodiversitet og økosystemtjenester og så vidt muligt genoprette dem samt intensivere EU's bestræbelser på at standse tabet af biodiversitet på verdensplan.

Det er disse mål, vi fra EU's side vil arbejde for internationalt.

Lad mig løbe nogle af de centrale emner igennem for COP10:

Et nyt globalt biodiversitetsmål for 2020 vil forventeligt være en svær forhandlingsknast, som ikke løses uden politisk sværdsdrag. Danmark og EU lægger vægt på, at målet skal være, at tabet af biodiversitet skal være stoppet i 2020, mens andre lande mener, det er nok, at processen blot er sat i gang.

For at fremme implementeringen er det nødvendigt med en række konkrete og operative delmål, som indeholder instrumenter og tidsplaner, som kan sikre, at vi indfrier målet.

En strategisk plan for biodiversitet, som skal forhandles færdig på COP10, indeholder således forslag til 20 delmål, som skal fremme implementeringen nationalt og internationalt.

De 20 delmål spreder sig over en bred vifte fra beskyttelse af koralrev til offentlighedens oplysning om biodiversitet.

Et centralt udestående går eksempelvis på, hvor stor del af landjord inklusiv ferskvand som skal være beskyttet. Det nuværende niveau for EU er ca. 15 pct. af landjorden, så jeg mener, at et mål på 20 pct. i 2020 for landjord er et godt, men også realistisk mål. Der er dog flere lande, som mener, at dette mål er urealistisk, bl.a. Kina og Indien.

For så vidt angår beskyttede havarealer arbejder vi i EU for, at målet bliver 15 pct., men mange lande mener ikke, der er belæg for en bestemt procentdel.

Et andet udestående vedrører beskyttelsen af biodiversiteten i havene. Danmark og EU lægger vægt på, at i 2020 skal overfiskeri være ophørt, og destruktive fiskemetoder skal være elimineret som et bidrag til bæredygtig forvaltning af res-

## 1. Europaudvalgsmøde 8/10-10

sourcerne. Japan og andre lande arbejder her for, at også andre marine ressourcer skal være nævnt – for dermed at legitimere en fortsat fangst af hvaler.

Et tredje vigtigt element på COP10 er at opnå enighed om en juridisk bindende protokol for ABS – Access and Benefit Sharing. Vi er endnu ikke i mål, så der vil være behov for politiske kontakter inden COP10 og under COP10 for at lægge det rette pres på de lande og grupper, som fortsat er fodslæbende.

Et fjerde element, som jeg vil særligt fokusere på i Nagoya, er mobilisering af civilsamfundet i forhold til biodiversitetsdagsordenen. Det er ikke kun i Danmark, det er vanskeligt at mobilisere en folkelig bevidsthed om, hvorfor det er vigtigt at beskytte vores biodiversitet. Det er et generelt problem internationalt, som jeg derfor vil arbejde for.

Et helt konkret forslag er at organisere et World Wide Views on Biodiversity. Teknologirådet har udviklet et koncept for international inddragelse af borgerne i udviklingen af civilsamfundets synspunkter på biodiversitet. Dette vil jeg forsøge at få flere andre lande med i.

Jeg har selvfølgelig noteret mig mindretallets udtalelse vedrørende rådskonklusionerne om EU's deltagelse i COP10.

Til den vil jeg bare sige, at jeg er fuldstændig enig i, at vi skal sikre, at der ud over mål og tidsplaner også skal laves indikatorer, der kan måle, om vi når målene. Det har vi faktisk allerede fået sat ind i rådskonklusionerne.

Jeg er også enig i, at EU skal melde ud, at man vil følge op med en konkret handlingsplan for EU for, hvordan man vil nå målene. Det har vi faktisk også allerede fået sat ind i rådskonklusionerne.

Endelig er jeg også enig i, at EU skal arbejde for innovative finansieringskilder. Også dette er allerede inde i konklusionerne.

**Pia Adelsteen** spurgte i anledning af det, miljøministeren havde sagt om beskyttelsen af biodiversiteten i havene, om det reelt er det, vi tidligere har sagt om destruktive fangstmetoder, der er tale om.

**Pia Olsen Dyhr** pegede på, at under verdensstopmødet i Johannesburg besluttede man, at tabet af biodiversitet skulle vende i 2010, men det er ikke sket, og der ligger her en kæmpe udfordring. Derfor spurgte hun, hvilke konkrete ideer regeringen har på området.

**Miljøministeren** bekræftede over for Pia Adelsteen, at det netop er sådan noget, der er tale om, men at der på nuværende tidspunkt ikke foreligger nogen nærmere definition.

Miljøministeren svarede Pia Olsen Dyhr ved at henvise til det, hun havde sagt om, at der skal være tale om konkrete og målbare kriterier. Det har vi også fået ind i konklusionerne.

**3. Opfølgning på EU Kommissionens meddelelse om muligheder for at gøre drivhusgas reduktionsmålet ud over 20 pct.**

- *Vedtagelse af processuelle rådskonklusioner*
- *Præsentation af rapport fra formandskabet*

KOM (2010) 0265

Rådsmøde 3036 – bilag 2 (sammenfatning side 2)

Rådsmøde 3036 – bilag 3 (udtalelse fra MPU)

Udvalgsmødereferat:

EUU alm. del (09) – bilag 449 (side 1315, senest behandlet i

EUU 4/6-10)

**Klima- og energiminister:** Lad mig starte med opfølgningen på Kommissionens meddelelse, som jeg forelægger til orientering.

Som jeg orienterede udvalget om i juni måned, har EU Kommissionen i maj måned offentliggjort en meddelelse, som vurderer EU's mulighed for – og konsekvenserne af – at øge sit drivhusgas reduktionsmål til 30 pct. i 2020 i forhold til 1990. Meddelelsens baggrund og formål er at levere et analytisk grundlag for en mere velinformeret debat.

Siden vi diskuterede denne sag sidst, er det blevet klart, at præsident Barack Obama umuligt kan få sin klima- og energipakke igennem det amerikanske senat inden Cancun. Derfor kommer den oprindelige tankegang med, at man kan bruge de 30 pct. som en "forhandlingschip" for at få andre til at gå højere op, f.eks. USA og Kina, ikke til at virke. Derfor: Om EU skal gå til 30 procent, er ikke længere et spørgsmål om at få ny dynamik i forhandlingsprocessen op til Cancun. Det er nu primært et spørgsmål om, hvad der er i Europas egen interesse.

Det har regeringen forholdt sig til hen over sommeren. Og konklusionen er, at regeringen nu arbejder for, at EU påtager sig at reducere sine CO<sub>2</sub>-udledninger med 30 pct. i 2020 – uanset udfaldet af de globale klimaforhandlinger.

Det vil være et stærkt globalt signal, og det vil fremme den grønne omstilling i Europa til gavn for virksomheder og investeringer, der satser innovativt og energieffektivt. Vi vil gøre det på en måde, som sikrer beskæftigelse, konkurrenceevne og en fair byrdefordeling for Danmark.

Billedet har imidlertid ikke rykket sig, siden vi talte om denne sag sidst. Hovedparten af de øvrige EU-lande indtager de samme synspunkter, som de har gjort hidtil. Der skal da heller ikke træffes beslutning vedrørende et unilateralt 30 pct. reduktionsmål i EU på dette rådsmøde. Aktuelt er det derfor et spørgsmål om, at regeringen har ønsket at positionere sig rigtigt i den nye forhandlingssituation.

På baggrund af diskussioner i Miljørådets arbejdsgruppe har formandskabet udarbejdet en rapport fra formandskabet til Rådet om, hvilke fremskridt der er opnået.

## 1. Europaudvalgsmøde 8/10-10

Formandskabet har desuden foreslået vedtagelse af processuelle rådskonklusioner.

Heri lægges op til videre analyser af forskellige optioner i værktøjskassen samt vurdering af forskellige muligheder for nærmere udmøntning og fordeling af indsatsen. Det konstateres, at klimapolitikken på mellemlangt sigt bør afstemmes i forhold til langsigtede målsætninger, og at Rådet vil vende tilbage til spørgsmålet så hurtigt som muligt og gerne på mødet i Det Europæiske Råd i foråret 2011.

Jeg kan tilslutte mig formandskabets udkast til rådskonklusioner, idet jeg dog må sige, at regeringen lægger vægt på, at Rådet hurtigst muligt vender tilbage til spørgsmålet om, hvorvidt EU samlet set skal øge sit reduktionsmål.

Vi ved, at Storbritanniens nye koalitionsregering er parat til at acceptere, at EU går til 30 pct.

Den fælles udmelding fra de britiske, tyske og franske miljøministre i Financial Times, Le Monde og Frankfurter Allgemeine i sommer har ikke vundet ubetinget opbakning hos deres regeringschefer eller de samlede regeringer i Berlin og Paris. Men signaler fra Berlin, hvor regeringen netop har annonceret et ambitiøst nyt energikoncept, kunne give håb om, at Tyskland på et tidspunkt også vil søge at rykke på denne dagsorden i Rådet.

Men som sagen ligger lige nu, er det kun Storbritannien, der udover Danmark har en konsolideret regeringsbeslutning om, at EU skal øge sit reduktionsmål.

Hvis vi skal have held til at overbevise de mest skeptiske lande, som ønsker, at muligheden for at gå videre end 20 pct. én gang for alle skal lægges i graven, er der behov for at opbygge en politisk alliance. Som de to eneste lande, der har en afklaret og positiv holdning til de 30 pct., er det naturligt, at vi samarbejder med Storbritannien, og at Storbritannien naturligvis fortsætter det særlige samarbejde med Tyskland og Frankrig. I denne sag tror jeg, vi er rigtig godt tjent med, at den fransk-tyske akse er blevet til en britisk-fransk-tysk trekant – i hvert fald indtil videre blandt miljøministrene.

Jeg skal ikke lægge skjul på, at det er en meget vanskelig opgave, vi står over for. Men Danmark vil arbejde målrettet for, at EU på et tidspunkt kan gå til de 30 pct.

**Anne Grete Holmsgaard** var glad for, at regeringen nu tilslutter sig, at EU ensidigt skal sætte reduktionsmålet op til 30 pct. Storbritannien siger det samme, og miljøministrene i Frankrig og Tyskland går også ind for det, men det gør deres regeringschefer ikke endnu. Hun spurgte, hvilken strategi Danmark vil lægge for, at der kommer flere lande bag denne strategi, så det bliver en seriøs strategi, som bliver indarbejdet i EU's energipolitik.

**Kim Mortensen** roste også regeringen for at gå ind for at hæve reduktionsmålet til 30 pct. Nu forestår der så et hårdt arbejde med at overbevise de andre lande om, at det er i EU's egen interesse. Hvad er regeringens strategi i den forbindelse?

## 1. Europaudvalgsmøde 8/10-10

**Per Clausen** pegede på, at når regeringen laver dette ryk i EU og går ind for en 30 pct. reduktion af hensyn til EU's egne muligheder for at skabe udvikling og beskæftigelse i fremtiden, er det vigtigt, at man også fokuserer på den hjemlige reduktion – altså at man ikke blot løser problemet ved at købe kvoter.

Han mente, man skulle lægge op til solidariske aftaler med store potentielle udlederlande som f.eks. Kina. Man må afprøve de muligheder, der er for at lave aftaler med andre på den globale scene, hvis EU skal spille en drivende rolle.

**Pia Adelsteen** pegede på, at der i samlenotatet står, at EU's udledning i 2009 efter finanskrisen er reduceret med ca. 14 pct. i forhold til 1990. I den anledning spurgte hun, hvor meget den var reduceret inden finanskrisen. Hun spurgte, om det vil være et problem at nå de 30 pct., hvis vi får samme vækst, som vi havde inden finanskrisen. Når EU laver enegang på dette område, vil det så ikke have en betydning for konkurrenceevnen i forhold til resten af verden?

**Klima- og energiministeren** gjorde opmærksom på, at til det møde, der skal være den 14. oktober, foreligger der ikke et udspil fra Kommissionen, men kun en analyserapport. Der er to lande, som mener, man skal gå op til 30 pct. Men det er ikke på det møde, man skal slå i bordet og sige: "Det er nu!" Klima- og energiministeren ville selvfølgelig forklare, hvorfor vi mener, at det nu er i EU's egen interesse at gå til de 30 pct. Hun ville i den forbindelse pege på forsyningssikkerhed og grøn vækst og hvad det koster for Europa at være afhængig af fossile brændsler. Spørgsmålet skal for alvor tages op næste forår. Det passer fint ind i de overordnede 2050-planer for EU's samlede energipolitik, så vi skal koble de to dagsordener sammen. Det passer meget fint med den tyske og den britiske tankegang.

Klima- og energiministeren nævnte, at hun den 19. oktober ville tage til Storbritannien og mødes med sin britiske kollega og diskutere strategi og drøfte, hvordan man skal få den trekant til at fungere, som nu er etableret mellem Tyskland, Frankrig og Storbritannien. Man kan også godt satse på den hollandske og den svenske regering. Det er denne mere langsigtede indsats, vi nu skal begynde at gøde jorden for.

Klima- og energiministeren sagde i anledning af Per Clausens indlæg, at hvordan man herhjemme i sidste ende tager skridtet fra de 20 til de 30 pct., er en lang diskussion, men nogle elementer indgår allerede i Kommissionens meddelelse. Den danske holdning er, at vi kommer til at lave vor egen omstilling på baggrund af klimakommissionens forslag. Vi vil have fokus på emner som forsyningssikkerhed og uafhængighed.

Er der CO<sub>2</sub>-lækager af arbejdspladser til Kina, så må man forholde sig til det også.

Med hensyn til Pia Adelsteens spørgsmål vedrørende konkurrenceevnen sagde klima- og energiministeren, at ligesom vi herhjemme siger, at vor omstilling til et mere grønt samfund skal gå hånd i hånd med beskæftigelse og

## 1. Europaudvalgsmøde 8/10-10

konkurrenceevne, indtager vi det samme synspunkt på EU-plan. Danmark har 12 pct. af sin vareeksport på det grønne område, og vi har naturligvis en interesse i, at resten af Europa bliver mere ambitiøs på det område.

**Anne Grete Holmsgaard** syntes, det var rigtigt godt, at klima- og energiministeren skulle have et møde med briterne. Hun tilføjede, at klima- og energiministeren forleden dag i Miljøudvalget havde nævnt, at der også var en mulighed for at lave et samarbejde med Polen. Hun mente, det strategisk ville være en fantastisk fordel, hvis man kan få de nye medlemslande til at forstå, at det er i deres egen interesse. Italien betragtede hun som lidt uden for pædagogisk rækkevidde.

**Klima- og energiministeren** bekræftede, at man også vil koncentrere sig om Polen, som kommer til at indgå i trioformandskabet med Danmark og Cypern. Polen er nok ikke det letteste land at overbevise, men her kan man bl.a. bruge energisikkerhedsargumentet.



#### 4. Forberedelse af COP16 i Cancun

– Vedtagelse af rådskonklusioner

Rådsmøde 3036 – bilag 2 (samlenotat side 10)

Rådsmøde 3036 – bilag 3 (udtalelse fra MPU)

**Klima- og energiministeren:** Det belgiske formandskab har forberedt forslag til miljørådskonklusioner om EU's forhandlingsmandat i Cancun. Jeg forelægger forslaget til orientering.

Hvis vi ser på forventningerne til Cancun, så er der overordnet enighed om, at det ikke vil lykkes at få en global juridisk bindende aftale i Cancun.

Det er fortsat vanskeligt at forudsige, hvad resultatet af Cancun bliver. Et bud er, at der kan nås enighed om:

- 1) en såkaldt "Cancun-pakke" med beslutninger på centrale emner,
- 2) en beslutning om, hvorvidt de nuværende Kyotolande skal påtage sig nye forpligtelser under Kyotoprotokollen, samt
- 3) en beslutning om at forsætte forhandlingerne frem til COP17 i Sydafrika.

Der skal ikke være nogen tvivl om, at selv om den globale aftale næppe nås i Cancun, er det fortsat regeringens og EU's mål at få en global juridisk bindende klimaaftale, der understøtter målet om at begrænse den globale opvarmning til 2 grader.

Der er overordnet enighed om den "bruttoliste" af beslutninger, der kan indgå i en "Cancunpakke", men det er lige så klart, at der er modstridende interesser om, hvad der nødvendigvis skal indgå, for at man kan få den rette balance.

Det blev også bekræftet på MEF-mødet – altså Major Economies Forum – og på Mexicos møde i New York for nylig.

Det centrale i Cancun bliver derfor balancen i pakken. Stridspunktet er, hvor mange af udviklingslandenes prioriteter – som f.eks. teknologi, tilpasning og finansiering – der kan afsluttes i Cancun, uden at der leveres fremskridt på ilandenes prioriteter som f.eks. gennemsigtighed i udviklingslandenes reduktionsindsats, såkaldt MRV.

Regeringen støtter en balanceret "Cancunpakke", der kan bringe forhandlingerne konstruktivt fremad. En pakke kunne indeholde konkrete beslutninger på bl.a. skov, tilpasning, teknologi samt igangsætte en proces for at etablere en grøn fond og et system til at måle og veje bl.a. reduktionsindsatserne – altså MRV-systemet. Derudover forventes det, at opstartsfinansieringen vil blive anerkendt, så man hurtigt kan komme ud og arbejde i udviklingslandene. Det sidste er alle enige om.

Spørgsmålet om, at Kyotolande skal påtage sig en ny forpligtelsesperiode, forventes at blive det helt, helt centrale politiske tema i Cancun.

Regeringen mener, at det mest ideelle ville være én ny global klimaaftale, der omfatter alle store udledere på tværs af forhandlingssporene.

## 1. Europaudvalgsmøde 8/10-10

Men set i lyset af, at en sådan aftale ikke er realistisk i Cancun, vil vi fra dansk side lægge os i selen for, at EU ikke skal kunne kritiseres for "at slå Kyotoprotokollen ihjel", som visse lande beskyldte EU for før COP15.

Derfor har vi siden COP15 presset på for, at EU signalerer åbenhed over for nye forpligtelser under Kyotoprotokollen. Det har også virket. Og de nye signaler fra EU er blevet positivt modtaget af NGO'er og flere udviklingslande.

Nu er tiden kommet til at konkretisere EU's position. Derfor arbejder regeringen i forbindelse med rådskonklusionerne for, at EU kan acceptere en ny forpligtelsesperiode under de rigtige betingelser.

For regeringen er der, når vi taler betingelser, to ting, som er centrale. For det første skal EU ikke være de eneste, der påtager sig internationalt bindende forpligtelser. Det synspunkt står Danmark og resten af EU ikke alene med. Da jeg i forbindelse med FN's generalforsamling i New York mødtes med min miljøministerkollega Michael Church fra Grenada, fik jeg klart bekræftet, at flere og flere ulande er enige i, at klimaudfordringen langt fra løses ved, at EU bliver alene tilbage i Kyoto – tværtimod frygtede han, at det kunne fjerne presset fra lande som Kina og USA.

For det andet er det afgørende, at de miljømæssige svagheder ved protokollen håndteres på en klimamæssig forsvarlig måde. Her tænker jeg specielt på problemet med det store overskud af landekvoter og de uhensigtsmæssige beregningsregler for optag af CO<sub>2</sub> i skove og jorde, der er knyttet til Kyotoprotokollen.

På den baggrund vil jeg på rådsmødet lægge rigtigt mange kræfter i, at vi får en klar og operationel forhandlingsposition, der også kan kommunikeres, og som samtidig bringer EU konstruktivt ind i forhandlingerne om Kyotoprotokollen.

**Anne Grete Holmsgaard** syntes, det så fornuftigt ud. Hun havde på Miljøudvalgets møde i onsdags spurgt om den såkaldte startfinansiering, som for Danmarks vedkommende er på 1,2 mia. kr. i årene 2010, 2011 og 2012, og havde fra Udenrigsministeriet fået et svar om, hvad der er udmøntet, og hvad der vil blive udmøntet. Hun ville sikre sig, at der bliver talt om nye og additionelle midler.

Hun syntes, det var godt, hvad klima- og energiministeren sagde om en anden periode for Kyoto. Det er et meget vigtigt signal til ulandene. Vi holder fast i Kyoto, indtil vi har noget bedre. Hun spurgte, hvordan klima- og energiministeren vurderer mulighederne for, at det rent faktisk bliver EU's kurs.

Med hensyn til de såkaldte MRV-krav, som betyder, at man skal måle og rapportere og verificere udviklingslandenes reduktionsindsatser, syntes hun, det var meget vigtigt at få et resultat i Cancun. Det er også døren ind til, at vi kan arbejde sideløbende med aftaler om strammere standarder på de enkelte områder.

## 1. Europaudvalgsmøde 8/10-10

**Per Clausen** syntes, det var godt, at EU ville gå i spidsen, og håbede, at regeringen også ville anvende den logik, når det gjaldt danske forhold.

**Klima- og energiministeren** sagde til Anne Grete Holmsgaard, at med hensyn til nye og additionelle midler kan udviklingsministeren nok sige noget mere, men Udenrigsministeriets overordnede tal viser, at 99 pct. af den danske hjælp er nye og additionelle midler. Her er Danmark et af de lande, der bærer førertrøjen. Ulandene er glade for, at Danmark er et af de første lande, der har meldt ud, hvordan der vil komme afløb for de penge.

Som Anne Grete Holmsgaard er inde på, er det afgørende spørgsmål på mødet den 14. oktober den anden forpligtelsesperiode i henhold til Kyoto, hvis EU skal have mulighed for at agere i Cancun. Her forestillede klima- og energiministeren sig ikke, at forhandlingssituationen ville blive nem. Bl.a. Italien er meget, meget skeptisk over for, at EU skal påtage sig juridiske forpligtelser.

Miljø- og energiministeren sammenlignede MRV med et kollektivt forebyggende tandlægebesøg, hvor landene skal lade sig kigge i kortene med hensyn til de reduktioner, man opnår. Hun var helt enig med Anne Grete Holmsgaard i, at det er meget vigtigt, at det kommer ind i den balancerede pakke. Problemet er, at nogle af de store aktører er ved at trække sig lidt tilbage fra det, man blev enige om i København.

**Anne Grete Holmsgaard** henviste til den drøftelse, man havde haft med miljøministeren om biodiversitet, hvor man var inde på, at tabet af biodiversitet skulle stoppe i 2010. Hun spurgte, om det er sådan noget, man er inde på i det, man skriver om skov.

**Klima- og energiministeren** sagde, at man med hensyn til skove tager udgangspunkt i den tekst, man forhandlede sig frem til i København.

**FO 5. Forslag til forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjer inden for Fællesskabets integrerede tilgang til nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissioner fra lette erhvervskøretøjer**

– *Tidlig forelæggelse*

KOM (2009) 0593

Rådsmøde 3036 – bilag 2 (sammenfatning side 18)

KOM (2009) 0593 – bilag 1 (grundnotat af 16/12-09)

Rådsmøde 3036 – bilag 3 (udtalelse fra MPU)

Udvalgsmødereferater:

EUU alm. del (09) – bilag 449 (side 1315, senest behandlet i EUU 4/6-10)

EUU alm. del (09) – bilag 318 (side 739, behandlet i EUU 5/3-10)

**Klima- og energiministeren:** Til slut kommer jeg til sagen om Kommissionens forslag til forordning om CO<sub>2</sub> fra lette erhvervskøretøjer. Den sag har vi også haft mulighed for at drøfte tidligere.

Emnet er ikke sat på dagsordenen for det kommende rådsmøde, men da det belgiske EU-formandskab forventer at lande en aftale med Europa-Parlamentet inden årets udgang, forelægger jeg sagen til forhandlingsoplæg nu.

Forordningen om CO<sub>2</sub> fra varebiler er bygget op på samme måde som den forordning, der blev vedtaget for CO<sub>2</sub>-emissioner fra personbiler i december 2008.

Det betyder, at der sættes et loft for den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning fra varebiler på 175 gram CO<sub>2</sub> pr. km, hvor loftet for den enkelte varebil gøres afhængig af dens vægt. Overskrider loftet, skal der betales en bøde pr. gram, som loftet er overskredet med.

Ordnningen indføres løbende, således at det først er fra 2016, at alle nyproducerede varebiler er omfattet af ordningen.

Samtidig indeholder forslaget en indfasning af bødestørrelsen frem mod 2019, hvor fabrikkerne skal betale 120 euro pr. gram pr. varebil i forhold til hvor meget fabrikernes samlede bilpark gennemsnitligt overskrider emissionsloftet.

Forordningen indeholder også en langsigtet målsætning om, at varebilernes gennemsnitlige emissioner skal nedbringes til 135 gram CO<sub>2</sub> pr. km fra 2020.

Forhandlingsbilledet har ikke ændret sig meget, siden vi sidst drøftede sagen, men grøfterne mellem de mere ambitiøse lande og dem, som ønsker en mere forsigtig linje, blevet dybere. Det belgiske formandskab har derfor valgt at afvente betænkningen fra Europa-Parlamentets miljøudvalg, som blev fremlagt den 28. september.

**FO** Overordnet set har vi fra dansk side en opgave med at holde forordningen på et grønt spor i den form, som Kommissionen har fremlagt.

## 1. Europaudvalgsmøde 8/10-10

Vi havde gerne set, at reduktionsmålene blev indført endnu hurtigere end foreslået af Kommissionen. Men vi må også erkende, at der er stærke kræfter, der trækker i den modsatte retning, herunder Europa-Parlamentets miljøudvalg.

Eksempelvis foreslår Europa-Parlamentets miljøudvalg en reduktion af bødestørrelsen, og at den langsigtede målsætning hæves fra 135 gram til 140 gram CO<sub>2</sub> pr. km fra 2020.

Fra dansk side finder vi det særlig vigtigt at arbejde for, at det kortsigtede emissionsloft på 175 gram CO<sub>2</sub> pr. km fra 2014 fastholdes.

Samtidig arbejder vi for, at bøderne har en sådan størrelse, at de reelt tilskynder til, at forordningens formål opfyldes.

Et sidste fokusområde er regeringens arbejde for, at det langsigtede mål for emissionsloftet fastholdes på 135 g CO<sub>2</sub> pr. km fra 2020.

Som sagt er vi oppe imod stærke interesser. Vi skal ikke blot agere modvægt til de mindre ambitiøse regeringer, men også i forhold til Europa-Parlamentet.

Derfor vil jeg også godt benytte lejligheden her til at opfordre jer til at presse på over for jeres kollegaer i Europa-Parlamentet.

**Anne Grete Holmsgaard** betegnede det som ubegribeligt, at Europa-Parlamentets miljøudvalg førte en så håbløs kurs. Hun syntes, det var vigtigt, at Danmark presser på for at få bødestørrelserne så højt op, at virksomhederne ikke bare betaler sig fra det. Det er også et kæmpe problem, at målsætningen er så slap, så vi må på længere sigt slås for, at målene hæves.

Man må naturligvis tage hensyn til vægten.

**Lone Dybkjær** var klar over, at det også kommer til at koste Danmark noget, men som et land, der ikke har nogen fabriksinteresser, skal vi presse på for at nå så langt som overhovedet muligt. Hun henviste til den diskussion, udvalget havde haft med transportministeren, hvor man pointerede, at transporten er noget af det mest belastende med hensyn til CO<sub>2</sub>-udslip.

Hun var forbløffet over, at Europa-Parlamentets miljøudvalg vil svække indsatsen, men måtte konstatere, at der virkelig er sket en "forsortning" ved det sidste parlamentsvalg.

Hun var enig i det, der var sagt om, at bøderne skal være højere. Hun spurgte, om man har nogle præcise tal for, hvornår det kan betale sig bare at acceptere nogle bøder, og spurgte, om der var tale om engangsbøder, idet hun kunne tænke sig, at et system med dagbøder ville virke bedre.

Hun rejste spørgsmålet, hvorfor producenter, som producerer mindre end 22.000 biler, bør blive ved med at være undtaget.

**Kim Mortensen** sagde, at i denne sag kunne man ikke gøre det, man plejede, nemlig at anbefale at vi fulgte Europa-Parlamentet.

## 1. Europaudvalgsmøde 8/10-10

Han var enig i de fremførte synspunkter vedrørende bøderne, som bør sættes så højt som muligt. Vi skal også arbejde for at få sat emissionsloftet ned, men det er noget, vi må arbejde med efterfølgende.

Kim Mortensen henviste til, at man i nogle af høringssvarene pegede på den undtagelse, der ligger i ordningen med superkreditter. Hvad er regeringens holdning hertil?

Han spurgte, hvordan regeringen forholder sig til hastighedsbegrænsninger? Er man tilfreds med, at der nu ligger et kompromis på det område?

**Per Clausen** erklærede sig enig i de bemærkninger, der var kommet.

**Pia Adelsteen** havde ingen problemer med forhandlingsoplægget og syntes, det var glimrende, at man pressede producenterne.

I samlenotatet står der, at forslaget sandsynligvis bevirker, at de danske varebiler bliver dyrere, og at salget derfor vil falde. Det bekymrede hende, hvis det betyder, at det er de gamle varebiler, som kører rundt, fordi vi får en langsommere udskiftning. Hun rejste spørgsmålet, om vi så overhovedet når noget herhjemme miljømæssigt.

**Klima- og energiministeren** erklærede sig enig i meget af det, der var sagt. Hun var f.eks. enig i, at den overordnede fokus må ligge på bødestørrelserne. Hun troede ikke, det var realistisk at komme ud med højere bødestørrelser, men vi vil selvfølgelig fra dansk side fastholde, at vi gerne ser en hurtigere indfasning af emissionsloftet på de 175 gram og også mener, at den fulde bødestørrelse bør indføres hurtigere. Hun var enig i, at vi selvfølgelig skal have bøder, der virker.

Hun var lige så forundret som Anne Grete Holmsgaard og Lone Dybkjær over Europa-Parlamentets holdning, men den har nok noget at gøre med de store landes interesser.

Det er vigtigt, at fabrikkerne ikke tilskyndes til at "snyde på vægten" ved at forøge vægten af varebilerne. Hvis varebilerne bliver tungere, må reduktionsmålene stige tilsvarende.

Det er rigtigt, som Kim Mortensen er inde på, at superkreditterne kan bruges af fabrikkerne til at udskyde tilpasningerne. Til gengæld betyder de også, at fabrikkerne får et betydeligt incitament. Superkreditterne skal udfases i 2016.

Med hensyn til hastighedsbegrænsninger sagde klima- og energiministeren, at regeringen vil kigge på alt, hvad Europa-Parlamentet foreslår i forhandlingerne. Det er korrekt, at Europa-Parlamentets miljøudvalg bl.a. arbejder med en tanke om, at der skal etableres hastighedsbegrænsningsudstyr i varebilerne, så de ikke kan køre hurtigere end 130 km. i timen, men det forslag har ikke kunnet samle flertal i miljøudvalget.

**Anne Grete Holmsgaard** pointerede, at bødestørrelserne er centrale, og spurgte, hvad man egentlig vil bonde fabrikkerne for.

**Lone Dybkjær** ville gerne vide, hvor smertegrænsen lå med hensyn til bødestørrelser. Man må kunne argumentere for, at hvis bøderne bliver for små,

## 1. Europaudvalgsmøde 8/10-10

kommer der simpelt hen ikke noget ud af det. Formanden for miljøudvalget er tysk fabrikant, og det er formentlig hensynet til arbejdspladser, der spiller ind. Måske kan man anføre som argument, at det også vil være en fordel arbejdspladsmæssigt, idet Japan ellers bliver meget bedre end Europa.

**Klima- og energiministeren** sagde, at når først det europæiske marked begynder at virke, er det forventningen, at producenterne vil reagere og forbedre bilerne i stedet for at betale bøder. Ministeriet har den 7. oktober sendt nogle konkrete svar over til Miljøudvalget om bødestørrelserne.

Hun sagde i anledning af Lone Dybkjærs indlæg, at regeringen gerne vil lægge sig i selen og prøve at være offensive over for Europa-Parlamentet, og her ventede hun, at Europaudvalget ville hjælpe til.

**Formanden** bad om, at det notat, der var sendt til Miljøudvalget, også blev sendt til Europaudvalget.

**Formanden** konkluderede, at der ikke var konstateret et flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet ingen partier havde ytret sig imod det.

**Punkt 3. Rådsmøde nr. 3035 (konkurrenceevne - forskningsdelen) den 11.-12. oktober 2010**

**Videnskabsministeren:** Der er møde i Konkurrenceevnerådet den 11. - 12. oktober 2010. Der er tre punkter på dagsordenen vedrørende forskning. Jeg fremlægger alle tre punkter til orientering. Det er tre rigtigt gode historier.

**1. Innovativ union**

– *Udveksling af synspunkter*

KOM (2010) 0546

Rådsmøde 3035 – bilag 3 (samlenotat side 1)

**Videnskabsministeren:** Det første punkt drejer sig om den europæiske innovationsplan "Innovation i EU", der blev vedtaget af Kommissionen i onsdags. Den er ét af de syv flagskibsinitiativer i Europa 2020-strategien for vækst og beskæftigelse. Initiativet bliver drøftet både på industridelen og på forskningsdelen af rådsmødet.

Drøftelsen på mødet bliver derfor den første reelle diskussion af Kommissionens initiativ om, hvordan innovation kan understøttes bedre, både nationalt og i forhold til EU's initiativer.

Kommissionens meddelelse indeholder blandt andet initiativer, som har til formål at skabe en stærkere kobling mellem forskning og innovation med henblik på at styrke væksten i Europa. Det er en dagsorden, som vi fra regeringens side selv arbejder meget med og varmt støtter.

I det videre arbejde skal der særlig fokus på initiativer, som kan sikre en bedre kobling mellem forskning, uddannelse og innovation. Et stærkt samspil mellem alle tre sider af videntrekanten er helt nødvendigt for at skabe den nødvendige vækst.

Vi skal også se på, hvordan vi kan bruge vores forskningsrammeprogram bedre til at understøtte innovation. Herunder hvordan forskningsresultater bedre kan blive omsat til markedsnære løsninger.

Centralt i Kommissionens forslag er etableringen af europæiske innovations partnerskaber, som skal tackle de større samfundsmæssige udfordringer.

Partnerskaberne skal sikre, at den lange række af led i kæden fra grundforskning til et forbrugerorienteret produkt eller en ydelse bliver sat rigtigt sammen, og at leddene kan informere og præge hinanden.

Det skal øge hastigheden, hvormed en god idé omsættes til et konkurrencedygtigt produkt.

Denne nye indsats går hånd i hånd med en fortsat fokusering på excellence inden for uddannelse og forskning, herunder også en fortsat høj profil for det europæiske forskningsråd.



## 1. Europaudvalgsmøde 8/10-10

Andre væsentlige indsatsområder er tiltrækning og fastholdelse af dygtige forskere i EU. Herunder hører attraktive karriereveje samt mobilitet mellem det offentlige og det private.

Fra regeringens side ser vi derfor meget frem til det videre arbejde med innovation i EU og ikke mindst den videre dialog herom.

**Meta Fuglsang** rejste spørgsmålet, om det med at håndhæve og handle med intellektuelle rettigheder var den bedste måde at opnå udvikling på, eller om det ikke var bedre med en mere fri udveksling af viden. Hun spurgte, om vi havde tilstrækkelig viden til at sige, at handel med intellektuelle rettigheder var den optimale måde at gøre det på.

Hun havde læst oplægget sådan, at man satser på et samspil mellem det offentlige og det private, og mente, regeringen burde sætte fokus herpå, f.eks. ved at lægge vægt på den innovation der forgår i den offentlige sektor.

**Lone Dybkjær** sagde generelt om dagsordenen, at forslagene lyder meget gode, men det er vanskeligt at finde ud af, hvor megen merværdi de indeholder.

Hun syntes, en innovativ union lød godt, men spurgte, hvad der konkret lå i forslaget om, at man kan handle med intellektuelle rettigheder, idet det kunne lyde, som om der blot var tale om patentering. I den forbindelse henviste hun til den diskussion, man havde haft om patentering af software, hvor vi var til det yderste betænkelige.

**Anne Grete Holmsgaard** beskæftigede sig med de såkaldte innovationsindikatorer, som måler effekten af innovationsindsatsen i landene, og spurgte, om der er tale om en ny registrering, som forskerne skal bruge tid på.

**Videnskabsministeren** henviste med hensyn til det spørgsmål, Meta Fuglsang rejste om håndhævelse af og handel med intellektuelle rettigheder, til, at det var økonomi- og erhvervsministerens ressortområde.

Med hensyn til samspillet mellem det offentlige og det private mente hun, forskningsmiljøerne er meget interesserede i en tættere relation mellem offentligt og privat, og der er store forventninger til, at der kan komme noget konkret ud af det.

I anledning af Lone Dybkjærs spørgsmål om merværdien pegede videnskabsministeren på, at nu er processen startet, og man vil konkretisere den i den kommende periode. Der er ingen tvivl om, at der både fra erhvervslivet og fra forskningsmiljøet er interesse for, at der skal ske en udveksling omkring innovationsprogrammer, hvor vi faktisk har en del at byde på.

I svaret til Anne Grete Holmsgaard sagde forskningsministeren, at hun ikke kendte den endelige model, men hun vidste, at den var baseret på eksisterende data. Man skulle ikke opbygge nye registreringssystemer.

**Meta Fuglsang** forstod videnskabsministeren henvisning til en anden minister, men præciserede, at hun var interesseret i at høre videnskabsministerens holdning til, at håndhævelse af og handel med intellektuelle rettigheder

## 1. Europaudvalgsmøde 8/10-10

kan give en begrænsning på forskning og innovation. Det fremmer ikke udviklingen, at man er nødt til at opfinde den dybe tallerken engang til.

**Videnskabsministeren** henviste igen til, at der er tale om økonomi- og erhvervsministerens ressort, men det, der drøftes i forskningsmiljøerne, er, at det kan være hensigtsmæssigt, at der bliver en nemmere adgang til hinandens viden. Det er der faktisk også opbakning til fra erhvervsorganisationerne. Der har været en vis lukkethed omkring den nyeste viden, idet en virksomhed kunne have en konkurrencefordel ved at være ene om denne viden, men nu er der ved at komme en øget åbenhed, og forskningsmiljøerne er interesserede i at udveksle oplysninger.

**Lone Dybkjær** fandt ikke videnskabsministeren svar super tilfredsstillende – for nu at sige det lidt pænt. Hun forstod godt, at videnskabsministeren ikke altid kunne være inde i en andens ministers område, må så må der være en embedsmand til stede fra det pågældende ministerium. Hun tilføjede, at hvis ikke man forsker frit, får man heller ikke ny viden for alvor, og påpegede, at der her er meget stor forskel på, om der er tale om total fri forskning eller målrettet forskning.

Der står i samlenotatet, at man fra regeringens side særligt prioriterer initiativer, som gør det lettere for virksomhederne at håndhæve og handle med deres intellektuelle ejendomsrettigheder. Handler det bare om, at der skal ske yderligere patentering?

**Formanden** erklærede sig enig med Lone Dybkjær og håbede, at videnskabsministeren i fremtidige tilfælde ville tage en embedsmand med, som var inde i området.

NOT

**Videnskabsministeren** sagde vedrørende hele patenteringsdiskussionen, at der var en interesse for at få gjort patenterne mere ensartede på europæisk plan. Hun ville gerne sammen med Økonomi- og Erhvervsministeriet udarbejde et notat om sagen. Hun tilføjede, at hun som videnskabsminister havde ansvaret for de patenter, man udtager fra universiteterne. På universiteterne har man oprettet kontorer, som tager sig af disse sager.

**Formanden** forstod, at der på rådsmødet ville blive gjort status for ITER-projektet, og bad om, at udvalget blev orienteret herom.

**Videnskabsministeren** lovede dette.

## 2. Udkast til rådskonklusioner om forenkling af rammeprogrammerne

– Vedtagelse af rådskonklusioner

KOM (2010) 0187

Rådsmøde 3035 – bilag 3 (samlenotat side 5)

Udvalgsmødereferat:

EUU alm. del (09) – bilag 444 (side 1112, senest behandlet i

EUU 21/5-10)

**Videnskabsministeren:** Det næste punkt på dagsordenen er rådskonklusioner om forenkling. Der lægges her op til forenklinger, som allerede under det nuværende syvende rammeprogram vil føre til vigtige forbedringer.

Det foreslås blandt andet, at Kommissionen ophæver bevillingsmodtagers forpligtelse til at åbne rentebærende konto. Samtidig lægges der op til at indføre en bredere accept af almindeligt anvendte regnskabsmetoder, der i høj grad vil lette forskeres og administratorers afrapportering til Kommissionen.

De nævnte ændringer hænger sammen med den igangværende revision af finansforordningen, der som bekendt fastlægger EU-institutionernes budgetprincipper og finansielle regler.

Vi er meget tilfredse med, at der nu er konkrete forslag på bordet, som vil betyde en positiv forskel for rammeprogrammets brugere.

Regeringen støtter på den baggrund det foreliggende udkast til rådskonklusioner.

**Lone Dybkjær** syntes, det lød sympatisk, at man talte om en forenkling af rammeprogrammerne, men sandheden er, at det går i den modsatte retning, nemlig i retning af mere kontrol.

Hun ville gerne vide, hvad man mente med, at fejlraten eventuelt skulle forøges, idet hun pegede på, at hvis der virkelig var tale om forskning, kom man ofte ud for, at det endte med noget andet end det, man på forhånd troede.

Hvis man ikke giver forskerne frihed, fører det ikke til det bedste resultat. Derfor må man have forskere, som man har tillid til, i stedet for at kontrollere alting.

Lone Dybkjær pegede på, at Dansk Industri er ret kritisk over for noget af det, der her foreslås.

**Videnskabsministeren** nævnte som et eksempel på forenkling, at når man får tilskud fra EU, har der hidtil været et krav om, at man skulle oprette en rentebærendekonto, som beløbet blev sat ind på, og så skulle renterne tilfalde EU. Det medfører en forholdsvis stor administrativ byrde, der næppe står mål med den økonomiske gevinst. Der er også forholdsvis omfattende revisionskrav. Her skal man finde en balance mellem at sikre, at midlerne bliver anvendt til det, de er bevilget til, og at have tillid til de forskere, man sætter i gang.

## 1. Europaudvalgsmøde 8/10-10

Også med hensyn til fejlraten må man finde frem til en mere pragmatisk løsning end den nuværende fejlrate på 2 pct.

**3 Udkast til rådskonklusioner om iværksættelse af 3 fælles programlægningsinitiativer: 'Landbrug, fødevarer sikkerhed og klimaændringer', 'Kulturarv og global forandring: en ny udfordring for Europa', og 'Sund kost giver et sundt liv'**

– Vedtagelse af rådskonklusioner

Rådsmøde 3035 – bilag 3 (samlenotat side 9)

Udvalgsmødereferat:

EUU alm. del (09) – bilag 444 (side 1122, senest behandlet i EUU 21/5-10, punktet blev ikke omtalt)

**Videnskabsministeren:** Det sidste punkt på dagsordenen er rådskonklusioner om fælles programlægning. Det er hverken første eller sidste gang, at dette initiativ er på dagsordenen.

Fælles programlægning går ud på, at medlemsstaterne går sammen om at løse nogle store samfundsmæssige udfordringer, der er udvalgt i fællesskab. Der er således tale om en aftalt og koordineret forskningsindsats på tværs af grænserne.

Rådskonklusionerne giver grønt lys for, at medlemslandene kan igangsætte fælles programlægning inden for emnerne "Landbrug, fødevarer sikkerhed og klimaændringer", "Kulturarv og global forandring" samt "Sund kost giver et sundt liv".

Alle tre emner er store udfordringer, som Danmark også mener bedst kan løses i fællesskab. Derfor støtter vi op om igangsættelsen af disse initiativer, så vi på europæisk plan kan samle de fremmeste forskere til at finde de nødvendige løsninger.

Den endelige stillingtagen til deltagelse i de enkelte forskningsprojekter vil først blive taget, når vi er længere i processen med etableringen af initiativerne.

Herhjemme er det vores forskningsråd, som træffer den endelige beslutning om deltagelse i forhold til de danske prioriteter.

**Lone Dybkjær** rejste spørgsmålet, hvilken "added value" de tre fælles programlægningsinitiativer indebærer. Hvad får vi egentlig ud af dem?

Hun var enig i, at det er nødvendigt at forebygge overvægt, men det, der er årsagerne i et land, er ikke nødvendigvis også årsagerne i et andet land.

**Videnskabsministeren** sagde vedrørende overvægt, at man vil sammenligne forskningsresultater og ikke nødvendigvis have fokus på de samme ting i alle lande.